

Rok 1915.

Dziennik ustaw państwa

dla

królestw i krajów w Radzie państwa reprezentowanych.

Część CLXXXVII. — Wydana i rozesłana dnia 31. grudnia 1915.

Treść: (№ 402.—404.) 402. Dokument koncesyjny na kolej lokalną z Peggau-Deutsch Feistritz do Übelbach.

— 403. Rozporządzenie, w sprawie uregulowania spoczynku niedzielnego i świątecznego w przemyśle handlowym. — 404. Rozporządzenie cesarskie, dotyczące dalszego pobierania podatków i danin oraz pokrywania wydatków państwowych za czas od dnia 1. stycznia do dnia 30. czerwca 1916.

402.

Dokument koncesyjny z dnia 20. grudnia 1915

na kolej lokalną z Peggau-Deutsch Feistritz
do Übelbach.

Na zasadzie Najwyższego upoważnienia udzielam w porozumieniu z interesowanymi Ministerstwami panom Janowi Feyrerowi, członkowi Wydziału krajowego i drowi Wiktorowi Baldaufowi, adwokatowi nadwornemu i sądowemu w Gracu koncesję na budowę i utrzymywanie w ruchu normalnotorowej poruszanej siłą elektryczną kolej ze stacjami Peggau-Deutsch Feistritz c. k. uprzew. Towarzystwa kolej południowej do Übelbach, a to w myśl postanowień ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p. Nr. 238, jakież ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w dalszym ciągu:

§ 1.

Co do kolei żelaznej, będącej przedmiotem tego dokumentu koncesyjnego, korzystają koncesyonariusze z ulg, przewidzianych w artykułach VI. do XII. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149.

§ 2.

Koncesyonariusze mają obowiązek ukończenia budowy koncesjonowanej kolei żelaznej najpóźniej w przeciągu dwóch lat, licząc od dnia dzisiejszego.

szego, oddania gotowej kolei na użytku publiczny i utrzymywania jej w ruchu bez przerwy przez cały czas trwania koncesji.

Jako rękojmię dotrzymania powyższego terminu budowy, jakież wykonania i urządzenia kolei zgodnie z warunkami koncesji złożyć mają koncesyonariusze na żądanie c. k. Rządu odpowiednią kaucję w papierach wartościowych, nadających się do lokacji pieniędzy sierocich.

W razie niedotrzymania powyższego zobowiązania można uznać kaucję tę za przepadłą.

§ 3.

Celem wybudowania koncesjonowanej kolei żelaznej nadaje się koncesyonariuszom prawo wywłaszczenia podług przepisów ustawowych, w tej mierze obowiązujących.

Takie samo prawo przyzna się koncesyonariuszom także co do ewentualnej budowy tych kolei dojazdowych, których urządzenie c. k. Rząd uznałby za odpowiadające interesowi publicznemu.

§ 4.

Przy budowie koncesjonowanej kolei i ruchu na niej stosować się winni koncesyonariusze do osnowy niniejszego dokumentu koncesyjnego, do warunków koncesyjnych, ustanowionych przez c. k. Ministerstwo kolei żelaznych, jakież do istniejących w tej mierze ustaw i rozporządzeń, w szczególności do ustawy o koncesyach na koleje żelazne z dnia 14. września 1854, Dz. u. p.

Nr. 238, i do regulaminu ruchu na kolejach żelaznych z dnia 16. listopada 1851, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1852, wreszcie do ustaw i rozporządzeń, któreby wydano w przyszłości. Pod względem ruchu będzie można o tyle odstąpić od zarządzeń dla bezpieczeństwa i przepisów co do ruchu, ustanowionych w regulaminie ruchu kolej żelaznych i w odnośnych postanowieniach dodatkowych, o ile ze względu na szczególnie stosunki obrotu i ruchu, a zwłaszcza ze względu na zmniejszoną chyłość c. k. Ministerstwo kolej żelaznych uzna to za dopuszczalne; w tej mierze stosować się będzie osobne przepisy ruchu, które wyda c. k. Ministerstwo kolej żelaznych.

§ 5.

Transporty wojskowe musi się przewozić po zauważonych cenach taryfowych. Pod względem zastosowania taryfy wojskowej do przewozu osób i rzeczy obowiązywać będą postanowienia, które tak w tej mierze jak i względem ulg dla podróżujących wojskowych obowiązują każdoraznie na austriackich kolejach państwowych.

Postanowienia te stosują się także do obrony krajowej i pospolitego ruszenia obu połów Monarchii, do tyrolskich strzelców krajowych i do żandarmeryi i to nietylko w podróżach na koszt skarbu państwa, lecz także w podróżach służbowych na ćwiczenia wojskowe i zgromadzenia kontrolne, odbywanych własnym kosztem.

Koncesyonarzy są obowiązani przystąpić do umowy, zawartej przez austriackie spółki kolejowe co do zakupna i utrzymywania w pogotowiu przyborów dla transportów wojskowych oraz co do pomagania sobie nawzajem służbą i taborem przy uszkodzeniu większych transportów wojskowych, oraz do każdoraznie obowiązujących przepisów dla kolej żelaznych na wypadek wojny, jakież do umowy dodatkowej, która weszła w wykonanie z dniem 1. czerwca 1871 o przewozie chorych i rannych, przewozonych na rachunek skarbu wojskowego w pozycji leżącej.

Przepis, który obowiązuje każdoraznie pod względem transportu wojskowego na kolejach żelaznych, tudzież każdoraznie obowiązujące przepisy dla kolej żelaznych na wypadek wojny, nabywają dla koncesyonarzy mocy obowiązującej od dnia otwarcia ruchu na koncesjonowanej kolej. Przepisy wspomnianego rodzaju, wydane dopiero po tym terminie i nie ogłoszone w Dzialeku ustaw państwa, nabędą dla koncesyonarzy mocy obowiązującej z chwilą, w której urzędownie poda się je do ich wiadomości.

Zobowiązania te ciążą na koncesyonarzach tylko o tyle, o ile dopełnienie ich będzie możliwe ze względu na drugorzędny charakter tej linii

oraz ze względu na ułatwienia, udzielone skutkiem tego pod względem budowy, wyposażenia i systemu ruchu.

Koncesyonarzy są obowiązani uwzględniać przy obsadzaniu posad wysłużonych podoficerów wojska, marynarki wojennej i obrony krajowej i żandarmeryi w myśl ustawy z dnia 19. kwietnia 1872, Dz. u. p. Nr. 60, z dnia 25. grudnia 1894, Dz. u. p. Nr. 1 z roku 1895.

§ 6.

Co do przewozu korpusów straży cywilnej (straży bezpieczeństwa, straży skarbowej itp.) stosować należy analogicznie zniżone stopy taryfowe, obowiązujące dla transportów wojskowych.

§ 7.

Nie wolno koncesyonarzom powierzać ruchu na koncesjonowanej kolej osobom trzecim, wyjąwszy w razie wyraźnego zezwolenia ze strony c. k. Rządu.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili ruchu na koncesjonowanej kolej i utrzymywania go przez resztę czasu trwania koncesji na rachunek koncesyonarzy.

W takim przypadku winni koncesyonarzy zwrocić c. k. Rządowi koszta, rzeczywiście ponoszone z powodu utrzymywania tego ruchu.

Warunki utrzymywania tego ruchu unormowane będą zresztą w kontraktie ruchu, który zawrze się z koncesyonarzami.

§ 8.

Koncesyonarzy są obowiązani postarać się o zaopatrzenie swoich funkcjonariuszy, na przypadek niezdolności do pracy i na starość oraz o zaopatrzenie ich rodzin i przystąpić w tym celu do Zakładu emerytalnego związku austriackich kolej lokalnych, o ileby nie utworzono dla koncesjonowanego przedsiębiorstwa kolejowego osobnej kasie pensyjnej, zapewniającej członkom przynajmniej takie same korzyści, względnie nakładającej na koncesyonarzy przynajmniej takie same zobowiązania jak wspomniany zakład emerytalny.

To zaopatrzenie należy tak przeprowadzić, by koncesyonarzy lub przedsiębiorstwo w jego miejsce wступujące mieli obowiązek zgłaszać w Zakładzie emerytalnym związku austriackich kolej lokalnych, względnie w własnej kasie pensyjnej stałych funkcjonariuszy z dniem nadania im stałej posady, z innych zaś funkcjonariuszy przynajmniej tych, którzy pełnią służbę jako kierownicy wozów, konduktorzy, strażnicy lub posługacze stacyjni, przy odpowiedniem ich zatrudnieniu, najpóźniej po ukończeniu trzech lat służby.

Statut utworzyć się mającej w danym razie kasy pensyjnej oraz każda jego zmiana podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

§ 9.

Pod warunkami i zastrzeżeniami, podanymi w artykule XXV. ustawy z dnia 8. sierpnia 1910, Dz. u. p. Nr. 149, są koncesyonaryusze obowiązani dozwolić c. k. Rządowi na żądanie każdego czasu współużywania kolei do przewozu między kolejami, utrzymywaniem w ruchu przez państwo, które już istnieją lub mają powstać w przyszłości, w taki sposób, by c. k. Rząd mógł, przy swobodnym ustanawianiu taryfy, przeprawiać lub kazać przeprawiać tak całe pociągi jak i pojedyncze wozy współużywaną koleją lub poszczególnymi jej częściami za opłatą stosownego wynagrodzenia.

§ 10.

Nadaje się koncesyonaryuszom prawo utworzenia za osobnem zezwoleniem c. k. Rządu i pod warunkami, które on ustanowi, spółki akcyjnej, która ma wejść w wszystkie prawa i obowiązki koncesyonaryusów.

Koncesyonaryuszom przyznaje się prawo wydawania akcji pierwszeństwa, które co do ich oprocentowania i umarzania mają pierwszeństwo przed akciami zakładowymi, a to do wysokości kwoty, którą c. k. Rząd ustanowi.

Dydwidendę, która należy się od akcji pierwszeństwa, zanim nastanie prawo do dywidendy od akcji zakładowych, nie może być wymierzona dla akcji pierwszeństwa wyżej, jak na 4 procent.

Nadto przyznaje się koncesyonaryuszom prawo wydawania akcji zakładowych lit. A i lit. B do kwot, które Rząd ustanowi w ten sposób, że akcjom zakładowym lit. A co do ich oprocentowania i umorzenia przysługuje pierwszeństwo przed akciami zakładowymi lit. B. — Dywidenda, która należy się od akcji zakładowych lit. A, zanim nastanie prawo do dywidendy dla akcji zakładowych lit. B, nie może być wymierzana wyżej, jak na 5 procent.

Statuty towarzystwa oraz formularze akcji, które będą wydane, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Tekst dokumentu odnośnego, który się ma wystawić w celu zaciągnięcia pożyczki, mającej być zabezpieczoną w księgach hipotecznych kolejowych i której nie rozkłada się na częściowe zapisy dłużu, podlegają zatwierdzeniu c. k. Rządu.

Cyfra kapitału zakładowego rzeczywistego i nominalnego podlega zatwierdzeniu c. k. Rządu.

W tym względzie przyjmuje się za zasadę, że oprócz rzeczywiście wyłożonych i należycie wykazanych kosztów na sporządzenie projektu, budowę i urządzenie kolei wraz z nabyciem parku wozowego i uposażeniem rezerwy kapitałowej, którą oznaczy c. k. Rząd, z doliczeniem odsetek interkalarnych, rzeczywiście zapłaconych w okresie budowy, i rzeczywistej straty na kursie, wynikłej ewentualnie przy gromadzeniu kapitału, nie wolno wliczać do kapitału żadnych dalszych wydatków.

Gdyby po ukończeniu kolei miało wystawić dalsze nowe budowle lub pomnożyć urządzenia ruchu, natenczas można doliczyć odnośne koszta do kapitału zakładowego, jeżeli c. k. Rząd zezwolił na wzniesienie projektowanych nowych budowli lub na pomnożenie urządzeń ruchu i jeżeli koszta te będą należycie wykazane.

Cały kapitał zakładowy ma być umorzony w okresie koncesyjnym według planu amortyzacji, zatwierzonego przez c. k. Rząd.

§ 11.

C. k. Rząd zastrzega sobie prawo wykupienia koncesjonowanej kolei po jej ukończeniu i puśczeniu w ruch w każdym czasie pod następującymi warunkami:

1. Celem oznaczenia ceny wykupna policzy się czyste roczne dochody przedsiębiorstwa kolejowego w ciągu ostatnich zamkniętych lat siedmiu, poprzedzających chwilę wykupna, straci się z tego czyste dochody najniepomyślniejszych dwóch lat, poczem odliczy się przeciętny dochód czysty pozostałych lat pięciu.

2. Gdyby wykupno nastąpić miało przed upływem unormowanego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, w takim razie obliczony w ten sposób średni dochód czysty owych lat pięciu przedstawia w ciągu pozostałego okresu wolności od podatku rentę wykupna, która ma być wypłacana bez sciagnięcia podatku. Za czas po upływie wolności podatkowej oznacza się zarazem rentę wykupna w ten sposób, że od dochodów, podlegających obliczaniu się sumą średnią, policzy się podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrąci się go z dochodów. Do pozostałej reszty doliczy się ze względu na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma na przyszłość od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, dodatek w wysokości jednej dziewiątej tego czystego dochodu.

3. Gdyby zaś wykupno nastąpić miało po upływie ustanowionego w § 1. czasowego uwolnienia od podatku, wówczas uważać się będzie przy obliczaniu czystych dochodów rocznych, ciążące na wykupionem przedsiębiorstwie kolejowem podatki i dodatki do podatków oraz wszelkie inne opłaty publiczne za wydatki ruchu.

Jeżeli obowiązek płacenia podatku istniał nie przez wszystkie lata, podług których oblicza się sumę średnią, w takim razie należy także co do lat wolnych od podatku obliczyć podatek wraz z dodatkami według stopy procentowej odnośnych lat i potrącić go z przychodów.

Ze względu jednak na to, że stosownie do § 131., lit. a) ustawy z dnia 25. października 1896, Dz. u. p. Nr. 220, opłacać się ma od renty wykupna podatek dziesięcioprocentowy, należy doliczyć do przeciętnego czystego dochodu w taki sposób obliczonego dodatek, wynoszący jedną dziesiątą tego czystego dochodu.

4. Przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień, należy płacić koncesyjuszom jako wynagrodzenie za wykupioną kolej przez pozostały czas trwania koncesji w ratach półrocznych, płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku.

5. Gdyby jednak kolej miała być wykupiona przed upływem siódmego roku obrotowego lub gdyby przeciętny dochód czysty, obliczony w myśl powyższych postanowień ustępów 1. do 3., bez uwzględnienia dodatku, przewidzianego w ustępach 2. i 3., nie dawał przynajmniej takiej sumy rocznej, któraby się równała racie rocznej, potrzebnej na oprocentowanie i umorzenie zgodnie z planem zabezpieczonych w księgach kolejowych pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu w celu pokrycia policzalnych kosztów zakładowych, wraz z ratą roczną, niezbędną na oprocentowanie kapitału akcyjnego, zatwierdzonego przez c. k. Rząd, po cztery od sta oraz na umorzenie tegoż w ciągu okresu koncesyjnego, w takim razie wynagrodzenie, które państwo ma zapłacić za wykupioną kolej, będzie polegało na tem, że państwo płacić będzie wymienione wyżej raty roczne w ratach półrocznych, płatnych z dniu 30. czerwca i dnia 31. grudnia każdego roku, i zwracać koncesyjuszom podatek rentowy, przypadający od tej renty wykupna:

6. Państwo zastrzega sobie prawo objęcia każdej chwili do zapłacenia z własnych funduszy w miejsce koncesyjuszów pożyczek, zaciągniętych w celu uzyskania kapitału na koncesjonowaną kolej, w kwocie, zalegającej jeszcze według zatwierdzonego planu umorzenia w chwili wykupna; w przypadku tym zniży się należna renta wykupna o kwotę, niezbędną na oprocentowanie i umorzenie określonego wyżej kapitału pożyczkowego, jakoteż ewentualnie o odpowiadającą temu zapotrzebowaniu sumę dodatku, który w myśl przepisów ustępów 2. i 3. ma być doliczony do przeciętnego dochodu.

7. Państwo zastrzega sobie dalej prawo zapłacenia w każdym czasie zamiast niepłatnych jeszcze rent, należnych koncesyjuszom w myśl posta-

nowień punktów powyższych, kapitału, który równa się wartością kapitału, dyskontowanej po $4\frac{1}{2}$ procent na rok, licząc odsetki od odsetek, po straceniu, jak się samo przez siebie rozumie, dodatku, któryby w myśl postanowień ustępów 2. i 3. mieścił się w tych rentach.

Gdyby państwo postanowiło w taki sposób spłacić kapitał, wolno mu będzie użyć do tego, podług własnego wyboru, gotówki lub obligacji dłużu państwa. Obligacje dłużu państwa liczone będą w takim razie po kursie, jaki wyniknie jako kurs średni z porównania kursów pieniężnych obligacji dłużu państwa tego samego rodzaju, notowanych urzędownie na giełdzie wiedeńskiej w ciągu półroczu bezpośrednio poprzedzającego.

8. Przez wykupienie kolej i od dnia tego wykupienia przechodzi na państwo za wypłatą wynagrodzenia, oznaczonego pod l. 1. do 7., bez dalszej odpłaty wolna od ciężarów, a względnie obciążona tylko zalegającymi jeszcze resztami pożyczek, zaciągniętych za zezwoleniem c. k. Rządu, własnością koncesjonowanej niniejszym kolej tudzież jej używanie, a to z wszystkimi do niej należącymi ruchomościami i nieruchomościami, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materyałów, zapasy kasowe, koleję dojazdową, będące ewentualnie własnością koncesyjusz i przedsiębiorstwa poboczne, jakoteż rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby tych ostatnich nie użyto już stosownie do ich przeznaczenia za zezwoleniem c. k. Rządu.

9. Postanowienie c. k. Rządu, tyczące się wykonania państwowego prawa wykupna, które nastąpić może zawsze tylko z początkiem roku kalendarzowego, oznajmione będzie przedsiębiorstwu kolejowemu w formie deklaracji najpóźniej do dnia 31. października bezpośrednio poprzedzającego roku.

Deklaracja ta będzie określać następujące szczegóły:

- termin, od którego wykupienie zaczyna się;
- przedsiębiorstwo kolejowe, będące przedmiotem wykupna, i inne przedmioty majątkowe, które bądź jako przynależność przedsiębiorstwa kolejowego, bądź jako zaspokojenie pretensji państwa, bądź z jakichkolwiek innych tytułów prawnych przejść mają również na państwo;
- wysokość ceny wykupna (l. 1. do 7.), która państwo zapłacić ma przedsiębiorstwu kolejowemu, a którą ewentualnie obliczy się tymczasowo z zastrzeżeniem późniejszego sprostowania, przy równoczesnym podaniu terminu i miejsca płatności.

10. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo ustanowienia jednocześnie z doręczeniem deklaracji, tyczącej się wykupna, osobnego komisarza, który

ma czuwać nad tem, aby począwszy od tej chwili nie zmieniono stanu majątku na szkodę państwa.

Od chwili deklaracji, tyczącej się wykupienia, wymaga wszelka sprzedaż lub obciążenie wymienionych tam nieruchomości przedmiotów majątkowych pozwolenia tego osobnego komisarza.

To samo odnosi się do przyjmowania wszelkich nowych zobowiązań, które przekraczają zakres zwyczajnego toku interesów albo powodują trwałe obciążenie.

11. Koncesyjusze są obowiązani postarać się o to, aby c. k. Rząd mógł w dniu, wyznaczonym na wykupienie, objąć w fizyczne posiadanie wszystkie przedmioty majątkowe, wymienione w deklaracji wykupna.

Gdyby koncesyjusze nie uczynili zadość temu zobowiązaniu, będzie c. k. Rząd miał prawo nawet bez ich zezwolenia i bez interwencji sądowej objąć wymienione przedmioty majątkowe w fizyczne posiadanie.

Począwszy od chwili wykupienia odbywać się będzie ruch na wykupionej kolei na rachunek państwa; od tej chwili przypadają więc wszystkie dochody z ruchu na korzyść państwa, na koszt jego zaś idą wszystkie wydatki, połączone z ruchem.

Czyste dochody, jakie wynikną z obrachunku do chwili wykupienia, pozostaną własnością przedsiębiorstwa kolejowego, które natomiast odpowiadać ma samo za wszelkie należności obrachunkowe i za wszelkie inne długi, pochodzące z budowy i ruchu kolei aż do chwili powyższej.

12. C. k. Rząd zastrzega sobie prawo zahamowania na podstawie deklaracji wykupna (l. 9.) prawa własności państwa na wszystkich nieruchomościach majątkowych, przechodzących na państwo wskutek wykupienia.

Koncesyjusze są obowiązani oddać c. k. Rządowi na jego żądanie do dyspozycji wszelkie dokumenty prawne, jakichby od nich w tym celu jeszcze wymagano.

§ 12.

Trwanie koncesji łącznie z ochroną przeciw zakładaniu nowych kolei, wypowiedzaną w § 9., lit. b) ustawy o koncesjach na koleję żelazną, oznacza się na lat dziewięćdziesiąt (90), licząc od dnia dzisiejszego; po upływie tego czasu gaśnie koncesja.

C. k. Rząd może uznać koncesję za zgasłą także przed upływem powyższego czasu, jeżeli zajdą warunki, wymienione w § 16.

§ 13.

Gdy koncesja zgaśnie i od dnia jej zgaśnięcia przechodzi na państwo bez wynagrodzenia wolna od ciężarów własność i używanie koncesjonowanej kolei i wszystkich ruchomych i nieruchomych przynależności, licząc tu także tabor wozowy, zapasy materiałów i zapasy kasowe, koleję dojazdową, będące ewentualnie własnością koncesyjuszów tutdzież przedsiębiorstwa poboczne, jakież rezerwy obrotowe i kapitałowe, utworzone z kapitału zakładowego, o ileby nie użyto już tych ostatnich za zezwoleniem c. k. Rządu stosownie do ich przeznaczenia.

§ 14.

Zarówno w razie zgaśnięcia niniejszej koncesji jak i w razie wykupienia kolei (§ 11.) zatrzymują koncesyjusze na własność fundusz rezerwowy, utworzony z własnych dochodów przedsiębiorstwa, ewentualne aktywa obrachunkowe, tutdzież te osobne zakłady i budynki, wzniesione lub nabyte z własnego majątku, do których zbudowania lub nabycia c. k. Rząd upoważnił koncesyjuszów z tym wyraźnym dodatkiem, iż przedmioty te nie stanowią przynależności kolei żelaznej.

§ 15.

C. k. Rząd ma prawo przekonywania się, czy budowę kolei i jej urządzenia ruchu wykonano w wszystkich częściach odpowiednio do celu i sumiennie, tutdzież prawo zarządzenia, aby wadliwościom, zachodzącym w tym względzie, zapobieżono, względnie aby je usunięto.

C. k. Rząd ma także prawo wglądania w zarząd kolei za pośrednictwem wydelegowanego funkejonyrusza, a w szczególności prawo nadzorowania w sposób, jaki tylko uzna za stosowny, za pośrednictwem organów nadzorczych, które wydeleguje na koszt koncesyjuszów, aby budowę wykonano zgodnie z projektem i umową.

W razie utworzenia spółki akcyjnej ma komisarz, ustanowiony przez c. k. Rząd, także prawo bywania na posiedzeniach rady zawiadowczej lub innej reprezentacyji, sprawującej zarząd spółki, jakież na walnych zgromadzeniach, ile razy uzna to za potrzebne, oraz prawo zawieszania wszelkich takich uchwał i zarządzeń, które sprzeciwiałyby się ustawom, koncesji lub statutowi spółki, względnie były dla publicznego dobra szkodliwe; w tym przypadku winien jednak komisarz przedstawić sprawę natychmiast c. k. Ministerstwu kolei żelaznych do decyzji, która zapaść ma bezzwłocznie i mieć dla spółki moc obowiązującą.

Za ustanowiony tutaj nadzór nad przedsiębiorstwem kolejowem płacić mają koncesyjary usze ze względu na połączony z tem zakres czynności roczne wynagrodzenie, którego wysokość oznaczy Rząd, uwzględniając rozmiar przedsiębiorstwa kolej lokalnej.

§ 16.

C. k. Rząd zastrzega sobie ponadto prawo wydania zarządzeń zapobiegawczych, odpowiadających ustawom, na wypadek, gdyby mimo poprzedniego ostrzeżenia dopuszczone się ponownie naruszenia lub zaniedbania jednego z obowiązków, przepisanych dokumentem koncesyjnym, warunkami koncesji lub ustawami, a według okoliczności prawo uznania koncesji za zgąszczone przed upływem okresu koncesyjnego. W szczególności można uznać koncesję za zgąszczoną przed upływem okresu koncesyjnego, jeżeli nie dopełniono zobowiązań, względem ukończenia budowy i otwarcia ruchu, określonych w § 2., o ile ewentualne przekroczenie terminu nie dałoby się usprawiedliwić w myśl § 11., lit. b, ustawy o koncesjach na koleje żelazne.

Forster wlr.

403.

Rozporządzenie Ministra handlu w porozumieniu z Ministrami spraw wewnętrznych oraz wyznań i oświaty z dnia 28. grudnia 1915,

w sprawie uregulowania spoczynku niedzielnego i świątecznego w przemyśle handlowym.

§ 1.]

Uchyla się w zakresie przemysłu handlowego wydane na mocy § 1. rozporządzenia cesarskiego z dnia 31. lipca 1914, Dz. u. p. Nr. 183, rozporządzenie ministeryjne z dnia 31. lipca 1914, Dz. u. p. Nr. 184, w sprawie uregulowania spoczynku niedzielnego i świątecznego w przedsiębiorstwach przemysłowych. Tem samem wchodzą w życie naprawrót ustawy z dnia 16. stycznia 1895, Dz. u. p. Nr. 21 i z dnia 18. lipca 1905, Dz. u. p. Nr. 125, oraz wszystkie, wydane na podstawie tych ustaw rozporządzenie ministeryjne i rozporządzenia krajowych

władz politycznych o tyle, o ile te ustawy i rozporządzenia regulują spoczynek niedzielny i świąteczny w przemyśle handlowym.

§ 2.

Rozporządzenie to wchodzi w życie w 14 dni po ogłoszeniu.

Hohenlohe wlr. Hussarek wlr.
Spitzmüller wlr.

404.

Rozporządzenie cesarskie z dnia 30. grudnia 1915,

dotyczące dalszego pobierania podatków i danin oraz pokrywania wydatków państwowych za czas od dnia 1. stycznia do dnia 30. czerwca 1916.

Na mocy § 14. ustawy zasadniczej z dnia 21. grudnia 1867, Dz. u. p. Nr. 141, postanawiam, co następuje:

§ 1.

Upoważnienia, udzielone Rządowi w §§ 1., 2., 3. i 4. rozporządzenia cesarskiego z dnia 28. czerwca 1915, Dz. u. p. Nr. 180, za czas od dnia 1. lipca do dnia 31. grudnia 1915, rozszerza się na czas od dnia 1. stycznia do dnia 30. czerwca 1916.

§ 2.

Wykonanie tego rozporządzenia, które wchodzi w życie z dniem 1. stycznia 1916, poruczam Mojemu Ministrowi skarbu.

Wiedeń, w dniu 30. grudnia 1915.

Franciszek Józef wlr.

Stürgkh wlr.	Hohenlohe wlr.
Georgi wlr.	Hochenburger wlr.
Forster wlr.	Hussarek wlr.
Trnka wlr.	Zenker wlr.
Morawski wlr.	Leth wlr.
	Spitzmüller wlr.

